Manual de Vuelo

AVION PIPER PA-11C

MATRICULA L V - F A J

SERIE Nº: 7.728

ESTE MANUAL DEBE MANTENERSE PERMANENTEMENTE A BORDO DE LA AERONAVE

CONFECCIONADO POR:

ATILIO SALE
Técnico Aeronautico Nacional
Reg. Nº 2 (D.N.A.)

Escaneado con CamScanner

Confeccionó:

ATILIO SALE
TECNICO AERONAUTICO
REG. Nº 2 AD N A)

MANUAL DE VUELO
AVION PIPER PA-11 C, LV - FAJ

Categoria: Normal Serie nº 7.728

FOLIO 2

I N D I C E

		Pág.
SECCION I	- Generalidades (Optativo - No aprobado) . . .	3
SECCION II	- Limitaciones de Operación	4
SECCION III	- Procedimientos de operaciones normales . . .	7
SECCION IV	- Procedimientos de operaciones de emergencia	9
SECCION V	- Performances	12
SECCION VI	- Peso y balanceo	13
	a) Procedimiento optativo	
	b) Peso vacío, cómputos de peso y balanceo, Lista de Equipos	
APENDIX I	- Motores y hélices elegibles	17
ANEXO	- Reservado para anotaciones de los Inspectores de Aeronaves	18

Este Manual consta de 24 hojas foliadas.-

RESERVADO PARA ANOTACIONES DE LA DIRECCIONA NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD

MANUAL DE VUELO APROBADO

Este manual es para uso exclusivo de la Aeronave MATRICULA LV- FAJ y debe ser llevado permanentemente a Bordo de la misma, conjuntamente con su Peso y Balanceo y Lista de Equipos actualizados.

Bs. Aires, 16 de JULIO 1991

REG. Nº DC-6039-BA

Ing. CESAR LOPEZ OLIVA
Div. Ingeniería

Escaneado con CamScanner

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD
FOLIO
1

MANUAL DE VUELO

DEL

AVION PIPER PA-11C

L V - F A J

ESTE MANUAL DEBE MANTENERSE PERMANENTEMENTE A BORDO DEL AVION

S E C C I O N I

CARACTERISTICAS GENERALES DEL AVION

Monoplano de ala alta reforzada, biplaza en tandem, de construcción mixta.

Fuselaje de tubos de acero cromo molibdeno (SAE 4130 y 1025) soldados, con envarillado de madera y revestimiento de tela.- Ala bilarguero metalico con revestimiento de tela, perfil alar USA 35-B.-

Grupo de cola de tubos de acero soldados. Tren de aterrizaje fijo con amortiguadores a sandows, con frenos hidraulicos.-

MEDIDAS:

Envergadura	10,73 mt.
Largo	6,80 mt.
Altura	2,03 mt.
Cuerda alar	1,60 mt.
Superficie alar	16,58 m^2
Envergadura del estabilizador	2,90 mt.
Trocha	1,80 mt.

Especificación del Federal Aviation Agency: A-691

Categoria: Normal (C.A.R. 4a)

Aprobado con fecha 30 de abril de 1947.

Fabricante:

PIPER AIRCRAFT CORPORATION
Lock Haven
Pennsylvania
U. S. A.

El modelo de origen de esta aeronave era J3C-65, previo a su modificación o conversión al modelo PA-11C

Escaneado con CamScanner

FOLIO 3

S E C C I O N II

LIMITACIONES DE OPERACION

MOTOR

Continental A65-8F, de 65 HP

Motores elegibles, ver Apendix I.

COMBUSTIBLE

Nafta de aviación, Número Octano 80 (Grado mínimo)

LIMITES DEL MOTOR

Toda operación, 2.300 rpm (65 HP)

HELICE

Ver Lista de Equipos (Sección VI)

Hélices elegibles, ver Apendix I.

Caracteristicas técnicas, ver Apendix I

LIMITE DE VELOCIDADES C.A.S. (Velocidad calibrada)

En planeo o picada _____ 122 mph - 196 km/h - 106 nudos

Vuelo nivelado o ascenso _____ 90 mph - 144 km/h - 78 nudos

FACTOR DE CARGA

El factor de carga expresado en unidades de aceleración, es de

+ 3,9 G

No están autorizadas las maniobras de vuelo invertido.-

MARCACIONES DE INSTRUMENTOS

INDICADOR TEMPERATURA DE ACEITE

No exceder de _____ 220ºF - 104ºC
(Línea radial roja)

INDICADOR PRESION DE ACEITE

No exceder de _____ 40 Lb/pulg^2 - 2,8 kg/cm^2
(Línea radial roja)

Escaneado con CamScanner

Presión mínima _____ 30 Lb/pulg² - 2,1 kg/cm²
(Línea radial roja)

FOLIO 4

TAQUIMETRO

No exceder de _____ 2300 rpm
(Línea radial roja)

VELOCIMETRO

No exceder de _____ 122 mph - 196 km/h - 106 nudos
(Línea radial roja)

LIMITACIONES DE CARGA UTIL Y CENTRO DE GRAVEDAD

PESO MAXIMO

554 kg. (1.220 lb.)

LINEA DE REFERENCIA VERTICAL (Datum)

Borde de ataque del ala

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD EN VACIO

de 350 mm a 464 mm
(de +13,8" a +18,3")

Se puede volar solo desde cualquiera de los asiento (consultar Cómputos de Peso y Balanceo)

Cuando el centro de gravedad en vacío caé dentro de estos valores indicados, no se precisa calcular las posiciones extremas delantera y trasera. Este alcance no tiene valor cuando el avion posee instalado equipos que no son standard.-

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD (En vuelo)

de 327 mm a 558 mm
(de +12,9" a +22,0")

DISTRIBUCCION DE LA CARGA UTIL

Plazas: Dos (2), en tandem.
1 a 228 mm (+9") y 1 a 914 mm (+36")

Combustible: Un (1) tanque en el ala lado izquierdo, con capacidad de 64 lt. (17 galones), equivalente a 46 kg., a 609 mm (+24")

Lubricante: 3,785 lt. (3,400 kg.) a -850 mm (-33,5")

Equipajes: 9 kg. a 1397 mm (+55")

REGLAJE

Incidemcia del ala, en la raiz: 2º

Escaneado con CamScanner

Control movimiento de superficies de control o comando.

Plano estabilizador	arriba: 2,5º -	abajo: 4º
Timón de profundidad	arriba: 34º -	abajo: 29º
Alerón	arriba: 18º -	abajo: 18º
Timón de dirección	derecha: 30º -	izquierda: 30º

PLACAS

Sobre el panel de instrumentos, claramente visible a la vista del piloto, colocar placa con la siguiente leyenda:

ES RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DE LA AERONAVE Y DEL PILOTO, OPERAR LA MISMA DE ACUERDO CON LAS LIMITACIONES FIJADAS E INSTRUCCIONES QUE OBRAN EN EL "MANUAL DE VUELO" APROBADO, COMO ASI MISMO DISTRIBUIR Y CARGAR LA AERONAVE DE ACUERDO AL PESO Y BALANCEO

Nota:

Se debe traducir al idioma castellano todas las leyendas y placas aclaratorias existentes en idioma ingles, colocados en el avión. (Bol. Div. Mat. 02-503 D.G.A.C. 5-12-1944)

- - - xXOXx - - -

Escaneado con CamScanner

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD FOLIO 6

S E C C I O N III

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIONES NORMALES

INSPECCION PRE-VUELO

1 - Inspección visual exterior del avión con recorrida alrededor del mismo, a partir del puesto de pilotaje, por condiciones, pérdidas, entelado averiado, etc.-

2 - Quitar funda del tubo pitot y retirar las trabas externas de las superficies de comando, si estan colocadas.

3 - Controlar la carga de combustible y nivel de aceite. Nunca iniciar el despegue por mínimo que sea la duración del vuelo con menos de la Carga Mínima de Combustible.- (Se halla asi: Potencia máxima continua x 0,315 = ... Lts.)

4 - Verificar filtro de nafta.

5 - Drenar combustible por posible presencia de agua y sedimentos, en el primer vuelo del dia y despues de cada llenado de tanque.

6 - Verificar chaveta de los pernos de las superficies de comando.

7 - Verificar chaveta de los bulones del tren de aterrizaje.

8 - Verificar fijación del montante de plano.

9 - Verificar la tapa del tanque del combustible y tubo de venteo por taponamiento.

10 - Verificar correcto inflado y estado de las cubiertas.

11 - Verificar filtro de aire al carburador, que esté libre de materias extrañas.

12 - Verificar hélice por rajaduras y seguridad.

13 - Verificar cierre de la puerta de cabina.

14 - Verificar operación de todos los controles, por libertad de movimiento.

PUESTA EN MARCHA

15 - Calzar las ruedas o mantener los frenos aplicados.

16 - Abrir el acelerador 1/10 aproximadamente de su carrera.

17 - Abrir la llave de paso de combustible.

18 - Girar la hélice varias vueltas. (Llave encendido desconectada).-

19 - Colocar la llave de contacto o encendido en la posición "conectado" (on).-

20 - Poner el motor en marcha, impulsando la hélice. (Técnica normal)

21 - Si no arranca, volver a poner la llave de contacto en "desconec

Escaneado con CamScanner

tado" (off) y aplicar 3 a 4 inyecciones al motor y trabar despues el inyector.- No usar el inyector o cebador cuando el motor esta caliente.

En tiempo muy frio puede favorerse la puesta en marcha inyectando combustible al producirse las primeras explosiones.

22 - Si se ahoga el motor y no arranca, colocar la llave de contacto en "desconectado", abrir totalmente el acelerador y girar la hélice en sentido contrario varias vueltas.

Luego cerrar el acelerador y repetir el procedimiento para la puesta en marcha.

23 - Despues de arrancar el motor, avanzar el acelerador lentamente hasta 700 rpm y, estando caliente mantener el régimen mínimo entre 550 y 600 rpm.

24 - Si el indicador de presión de aceite no acusa presión dentro de los 30" se debe detenar el motor y verificar las causas.

25 - Prueba de magnetos: No mayor de 75 rpm la caida del régimen a 2100 rpm.- No mantener funcionando el motor con un solo magneto mas de 30"

DESPEGUE

26 - Con carga normal se despega al alcanzar los 61 km/h (38 mph). No volar a plena admisión mas de 3 minutos.-

La velocidad óptima de ascenso es de 88 km/h (55 mph).-

CRUCERO

27 - El régimen a la velocidad de crucero es de 140 km/h (87 mph) a 2150 rpm.-

PLANEO Y ATERRIZAJE

28 - Conectar aire caliente al carburador al reducir el motor y planear a 80-95 km/h (50-60 mph) según la carga y condiciones atmósfericas.

29 - Acelerar periódicamente cada 60 a 80 mt. de descenso, en los planeos largos para mantener la temperatura normal del motor. La aceleración debe ser siempre lenta y gradual, para evitar fallas de carburación.

DETENCION DEL MOTOR

30 - Antes de detener el motor, mantenerlo a bajo régimen varios minutos, sobre todo si la temperatura ambiente es muy elevada.

31 - El calefactor de aire debe estar en posición "frio".

32 - Colocar la llave de contacto en la posición "desconectado"

33 - Cerrar la llave de paso de combustible.

34 - Calzar las ruedas.

- - - xXOXx - - -

Escaneado con CamScanner

FOLIO 8

S E C C I O N IV

PROCEDIMIENTOS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

Esta aeronave no posee procedimientos propios de emergencia y todos los procedimientos son normales. No obstante se recomienda los siguientes procedimientos:

FALLAS DE MOTOR

a) Durante el despegue

Si queda suficiente pista:

1 - Acelerador cerrado.

2 - Aplicar frenos.

3 - Llave de encendido, desconectada.

NOTA:

Si no queda suficiente pista, aterrizar directamente al frente, virando unicamente para salvar obstaculos.

b) Después del despegue

1 - Velocidad de planeo.

2 - Llave de paso de combustible, cerrada.

3 - Llave de encendido, desconectada.

NOTA:

No intentar nunca la vuelta a la pista con poca altura, debiendo aterrizar en linea recta hacia adelante, efectuando solamente ligeras correcciones de rumbo para evitar obstáculos.

c) Durante el vuelo

1 - Velocidad de planeo.

2 - Abrir un poco más el acelerador.

3 - Si la hélice se detiene, se debe realizar un aterrizaje forzoso siguiendo este procedimiento:

a) No intentar hacer virajes con el motor detenido y con poca altura.

b) Rastrear sobre el campo seleccionado con el motor detenido y con poca altura.

Escaneado con CamScanner

c) Planear el aterrizaje de acuerdo con la técnica mas conveniente, procediendo a:

- Desconectar todos los interruptores eléctricos excepto los de encendido.
- Destrabar la puerta de cabina.
- Reducir la potencia a un mínimo durante el deslizamiento final (en el caso de contar con potencia).
- Antes del contacto con el suelo, desconectar los interruptores de encendido,
- Llave de paso del combustible, cerrado.
- Tratar de mantener lacola baja durante el deslizamiento final.
- Abandonar el avión tan pronto como sea posible.-

INCENDIO

Para sofocar un principio de incendio en el carburador de un motor en marcha, se debe acelerar el mismo abriendo inmediatamente el acelerador, ya sea durante el arranque en la puesta en marcha o en vuelo, por cuanto haciendo esto se aspira el fuego dentro del motor sin peligro.

En caso de incendio en la barquilla o compartimento del motor durante el vuelo, parar el motor y aterrizar inmediatamente.

El procedimiemto es cerrar la llave de paso del combustible pero demorando desconectar la llave de encendido, a fin de aprovechar la nafta del carburador.

En caso de fuego en la cabina, cerrar los controles de calefacción y ventilación de la cabina, para evitar corrientes de aire.

Emplear el extintor de incendio portatil que se encuentra en la cabina y sino puede extinguirse el fuego, se debe aterrizar lo antes posible. Es recomendable la ventilación de la cabina después de descargar el matafuego dentro de la misma.-

HIELO EN EL CARBURADOR

Una pérdida gradual en el régimen del motor y un funcionamiento irregular, pueden ser las consecuencias de la formación de hielo en el carburador.

En casos de condiciones favorables para la formación de hielo en el carburador, no debe acelerarse, pues al pasar mas aire por el carburador, solo se logra aumentar la formación de hielo y, se aplica la calefacción al carburador, no excediendo de 35ºC, hasta que el motor continua su marcha suave.

Se recomienda reducir la altura de vuelo para lograr una temperatura de aire exterior menos favorable a la formación de hielo.

VUELO EN ATMOSFERA TURBULENTA

En turbulencias fuertes o en casos de tormentas excepcionales

Escaneado con CamScanner

FOLIO 10

es conveniente reducir la velocidad del avión para disminuir las sobrecargas por ráfagas.

Esta velocidad puede reducirse hasta la velocidad de pérdida sin flaps, más el 50% de la misma, mediante la reducción de potencia.

- - - xXOXx - - -

Escaneado con CamScanner

FOLIO 11

S E C C I O N V

PERFORMANCES

Velocidad máxima	100 mph - 160 km/h - 86 nudos
Velocidad de crucero	87 mph - 140 km/h - 75 nudos
Velocidad de pérdida	38 mph - 61 km/h - 32 nudos
Velocidad óptima de ascenso	55 mph - 88 km/h - 47 nudos
Regimén de ascenso al n.mar	514 piés/min. - 156 m/min.
Techo de servicio	4.260 m.
Techo absoluto	5.480 m.
Carrera de despegue	106 m.
Carrera de aterrizaje	88 m.
Alcance (Radio de acción)	480 km.

Información proporcionada por Service Memo Nº 46 de Piper Aircraft Corp.

- - xXx - -

TABLA DE VELOCIDADES MINIMAS PARA EJECUTAR VIRAJES

Angulo de las alas con la horizontal	Aumento de la velocidad normal de pérdida	Velocidad de pérdida real	
		m.p.h.	km/h.
0º	0	38	60,8
10º	0,5%	38,2	61,1
20º	3%	39,2	62,7
30º	7%	40,7	65,1
40º	14,4%	43,5	69,6
50º	25%	47,5	76
60º	41,4%	53,7	85,9
70º	71%	65	104
80º	240%	91,2	145,9

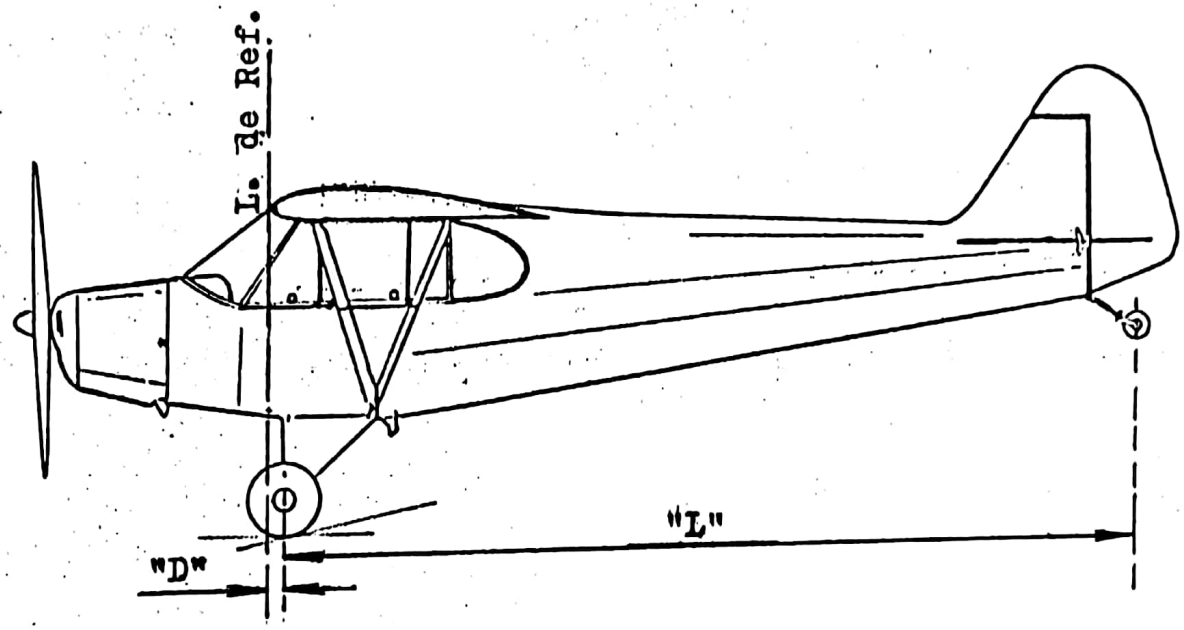
- - - xXOXx - - -

Escaneado con CamScanner

DIRECCIÓN NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD FOLIO 12

S E C C I O N VI

INFORMACION DE PESO Y BALANCEO



DETERMINACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD EN VACIO:

Fórmula a aplicar C.G.: $D + \left(\frac{R \cdot L}{W}\right)$

Referencias:

"D" Distancia horizontal entre la linea de referencia vertical o datum y el punto de apoyo de la rueda principal.

"L" Distancia horizontal entre el punto de apoyo de la rueda principal y el de la rueda de cola.

"R" Peso de la rueda de cola.

"W" Peso total en vacio del avión.-

Las medidas "D" y "L" de fábrica son las que se indican a continuación, pudiendo variar las mismas según la nivelación del avion o por cambio de partes o conjuntos del tren de aterrizaje:

"D" = 76 mm "L" = 4927 mm

Escaneado con CamScanner

FOLIO 13

NIVELACION

Larguero superior del fuselaje, entre asientos delantero y trasero.-

LINEA DE REFERENCIA VERTICAL (Datum)

Borde de ataque del ala

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD EN VACIO

de 350 mm a 464 mm

Se puede volar solo desde cualquiera de los asientos (Consultar computos de peso y balanceo.)

Cuando el C.G. en vacío caé dentro de estos valores indicados, no se precisa calcular las posiciones extremas delantera y trasera, aconsejandose no obstante realizarlo a los fines de determinar las posibles limitaciones de carga.
Este alcance no tiene valor cuando el avión posee instalado equipos que no son standard.-

VARIACION DEL CENTRO DE GRAVEDAD (En vuelo)

de 327 mm a 558 mm

PESO MAXIMO

Categoria normal: 554 kg.

CANTIDAD DE PLAZAS

Dos (2); Una (1) a 228 mm y una (1) a 914 mm.-

CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE

Un (1) tanque de combustible en el ala lado izquierdo, de 64 lt. (17 galones), a 609 mm.

CAPACIDAD DE LUBRICANTE

3,785 lt. (3,400 kg.) a -850 mm

EQUIPAJES

9 kg. a 1397 mm

----- xXOXx -----

Escaneado con CamScanner

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD FOLIO 14

PROBLEMAS DE CARGA

Los problemas de carga máxima que pueden ser presentados al operador del avión, cuando se lleva a cabo algún cambio en el equipamiento o se procede a una distribucción de la carga distinta a la recomendada o establecida en los cómputos de peso y balanceo, pueden ser resueltos en forma rápida, aplicando el método que se desarrolla en la Tabla de Carga, mediante la cual se puede conocer si la ubicación del centro de gravedad está dentro de los límites establecidos, respetando el peso máximo de 554 kg. en categoria normal y de 567 kg. en categoria restringida, el cual no debe ser sobrepasado.

TABLA DE CARGA

	PESOS Kg.	BRAZOS mm.	MOMENTOS kgmm.
Peso vacio certificado			
Aceite -			
Piloto	77	228	17.556
Acompañante	77	914	70.378
Combustible; 64 lts.	46	609	28.014
Equipajes - máx.	9	1397	12.573
Peso total ...	(a)		(b)

Localización del C.G.: $\frac{\text{Suma de los momentos (b)}}{\text{Peso total (a)}}$

Se denomina "momento" el producto del peso o fuerza multiplicada por el "brazo", que es la distancia desde la Linea de Referencia o datum hacia cualquier punto que se considere, en este caso el centro de gravedad geométrico de un objeto.

En caso de retiro de elementos, se debe poner signo negativo (-) en la columna de "pesos" y aplicar la regla de los signos.

Escaneado con CamScanner

15

En cuanto a la carga de combustible, se toma su peso a razón de 0,720 kg. el litro.

Las distancias o brazos de cualquier elemento que se agrege o retire se mide a partir de la linea de referencia, con el avión nivelado longitudinalmente.

Conocido el peso vacio certificado y el centro de gravedad en vacio, multiplicamos y obtenemos el momento y, en conocimiento tambien de los pesos y momentos que corresponden a la carga útil, se determina la ubicación del centro de gravedad, dividiendo el total de la suma algebraica de los momentos por el peso total.-

El valor del centro de gravedad debe estar dentro de los límites establecidos y si ocurre lo contrario, es que el avión está incorrectamente cargado y por lo tanto se debe repetir el cálculo reduciendo carga, ya sea de equipajes, combustible o plaza, según sea el desplazamiento de éste fuera de los límites, hasta que se localize correctamente, siendo asi el peso total menos del máximo autorizado.

- - - xXx - - -

Escaneado con CamScanner

Secc. VI - b)

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD
FOLIO
16

ANTECEDENTES DE
PESAJES, COMPUTOS DE PESO Y BALANCEO
Y, LISTA DE EQUIPOS

Escaneado con CamScanner

ANAC
Administración Nacional de Aviación Civil Argentina

PLANILLA DE PESO Y BALANCEO

Matricula: LV- FAJ

Marca y modelo de la aeronave: PIPER PA-11-C

Número de serie: 7906 Categoría: NORMAL

Fecha: 03 / 06 / 2019

Peso vacío: 376 Kg.

Momento: _____ Kg - cm.

Datum: DISTANCIA HASTA EL PARALLAMAS

Posición del centro de gravedad del peso vacío

Delante/detrás del datum: 38,5 cm

Lateral (para helicópteros): - cm

Realizado por: SERVICIOS AERONÁUTICOS FERNANDO MARCÉ (1 B 540)

ROBERTO ELSASER
TECNICO AERONAUTICO T712
Reg. D.N.A. N° 2153

Firma

Matrícula / Licencia Nº: T 712 Registro ANAC: 2153

DA Form. 8105-2 (03/2011)

Escaneado con CamScanner

CALCULO PARA EL CONTROL DEL PESO

Punto de apoyo	Lectura de la balanza (Kg)	Brazo de palanca (cm)	Momento (Kg-cm)
Tren principal izquierdo	175	7	1225
Tren principal derecho	178	7	1246
Tren de nariz/cola	23	522	12006
Total	376	38,5	14477

Elementos incluidos en el peso vacío:

1 _____

2 _____

3 _____

4 _____

5 _____

Observaciones:

Cálculo realizado en hangar cerrado y sin combustible

Escaneado con CamScanner

PLANILLA DE MASA Y BALANCEO

Pág. nº 1A

DUPLICADO

FOLIO 17

1 AERONAVE MATRICULA: L V - F A J		FECHA: 18 - 5 - 91
MA .P I P E R MODELO: PA-11C	SERIE Nº 7.728 CATEGORIA: Normal	REALIZADO EN: Aerotalleres Capitán Sarmiento

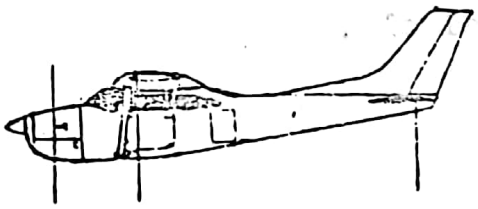
2 REFERENCIAS DE LA MASA VACIA ANTERIOR

FECHA: s/a	MASA VACIA kg	POSICION c.g. mm

3 MASA VACIA ACTUAL

PUNTOS DE APOYO	LECTURA CORREGIDA (kg)	TARA (kg)	NETO (kg)	DISTANCIA AL DATUM (mm)
RUEDA PRINCIPAL DERECHA/ ~~PUNTO DE APOYO DERECHO~~.	165	2	163	60
RUEDA PRINCIPAL IZQ./ ~~PUNTO DE APOYO IZQUIERDO~~.	170	3	167	60
RUEDA DE ~~MARCHA~~ COLA ó ~~APOYO CORRESPONDIENTE~~.	45	20	25	5150
TOTAL.			355	

4 DETERMINACION DEL c.g. SEGUN MASA VACIA ACTUAL.



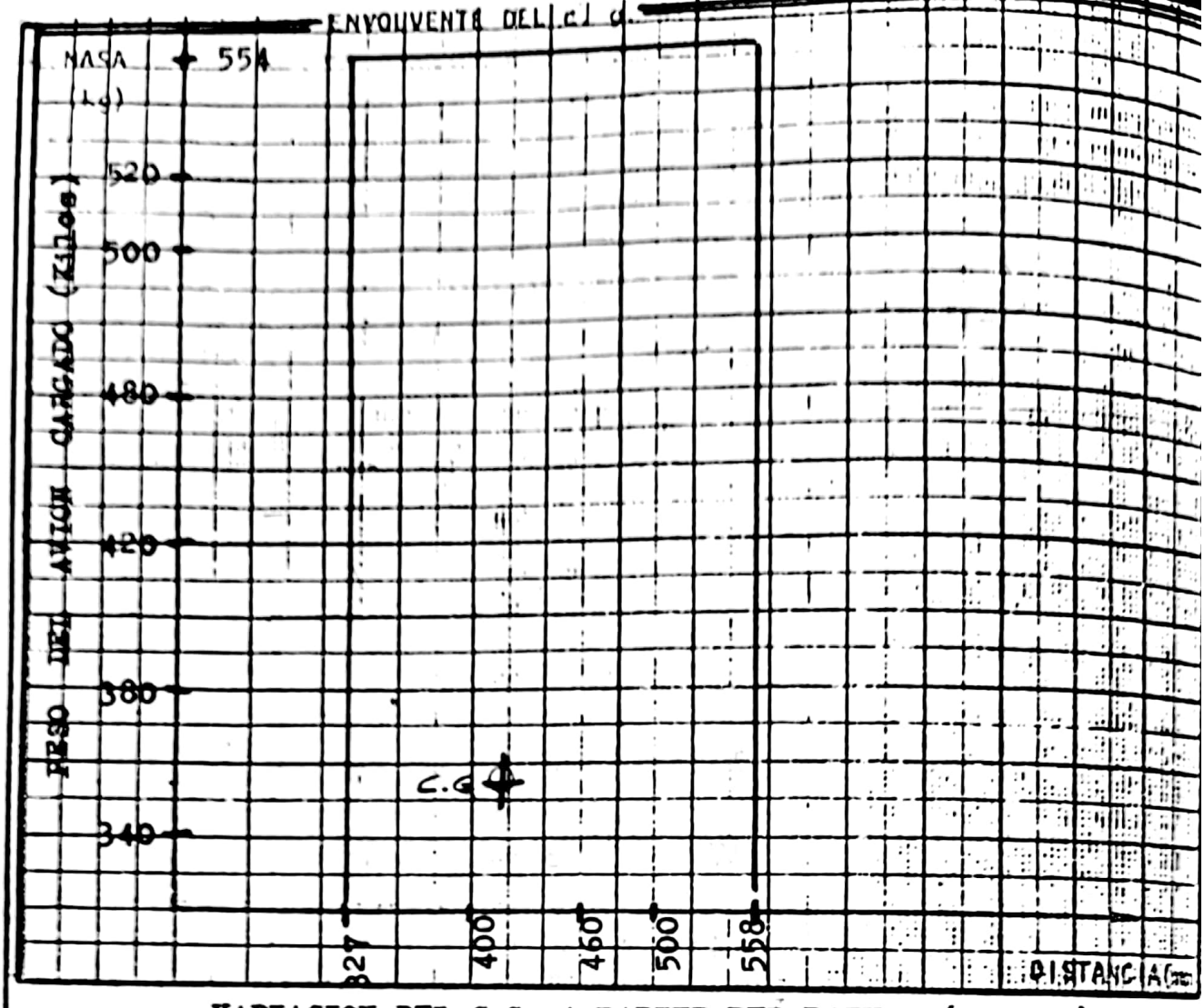
Medidas:

D = 60 mm

L = 5090 mm

$$C.G. = 60 + \left(\frac{25 \times 5090}{355}\right) = 418 \text{ mm}$$

Escaneado con CamScanner



VARIACION DEL C.G. A PARTIR DEL DATUM (en mm.)

6 OBSERVACIONES:

Datum: (L.de Ref.) Borde de ataque del ala.

7 REALIZADO POR:

FIRMA:

ACLARACION:
MATRICULA N°
REGISTRO D.N.A. N°

HECTOR J. MAGALLAN
Téc. Aeronáutico N° 233
Registro D.N.A. N° 1434

Escaneado con CamScanner

FORMULARIO No. 060 - (Tipo V)

18

LISTA DE EQUIPOS INSTALADOS EN:

AVION:
MARCA: PIPER
MODELO: PA-11C
SERIE No.: 7.728
MATRICULA: L V - F A J

Fecha: 14 de Junio de 1990

No.	EQUIPOS	PESO Kg.	BRAZO (mm.)	MOMENTO
1	Motor Continental A65-8F	78,500	-1016	-79.756
2	Hélice de madera Pignole	4,540	-1295	-5.879
3	Toma de aire al carburador y filtro	1,360	-1180	-1.604
4	Silenciador y calefactor	1,400	-990	-1.386
5	Conj. rueda y freno con camara y cubierta 8.00x4	9,000	60	540
6	Rueda de cola orientable 6x2.00	2, 500	5150	12.875
7	Extintor de incendio manual	1,500	-408	-612
8	Taquímetro	0,454	-265	-123
9	Altímetro	0,680	-265	-180
10	Compás	0,454	-265	-123
11	Velocímetro	0,454	-265	-123
12	Indicador de temperatura y presion de aceite	0,500	-265	-132

Firma
ATILIO SALE
Técnico Aeronáutico (Registro DNA No. 2)

Escaneado con CamScanner

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD FOLIO 19

A P E N D I X I

MOTORES Y HELICES ELEGIBLES

MOTORES ELEGIBLES

Motor básico: Continental A65-3 ó A65-8

Continental A65-6 é A65-9

Continental A65-14

Para todos estos motores:

Límite: Toda operación 2300 rpm (65 HP)

Cualquier otro motor elegible o no por Especificación A-691 del F.A.A., se deberá gestionar ante la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, su aprobación analítica previa, mediante la presentación de un estudio técnico avalado por profesional aeronáutico.

HELICES ELEGIBLES

Para motor Continental de la serie A65 y C75

a) de madera:

De acuerdo al Catálogo de Partes Sensenich 72CK42 y 72CK44, con un díametro de 1828 mm, o cualquier otra de madera que cumpla con:

Díametro:

No mayor de 1828 mm (72")

No menor de 1778 mm (70")

Régimen estático en punto fijo con acelerador al tope:

No mayor de 2300 rpm

No menor de 1950 rpm

No se admiten tolerancias

///

Escaneado con CamScanner

DIRECCION NACIONAL DE AERONAVEGABILIDAD FOLIO 20

b) de metal:

- Sensenich M74CK-46 ó M74CK-44

Díametro:

No mayor de 1880 mm (74")
No menor de 1841 mm (72,5")

Régimen estático en punto fijo con acelerador a pleno

No mayor de 2250 rpm
No menor de 2050 rpm
No se admiten tolerancias

- Mc Cauley 1A90CF ó 1B90CM

Díametro:

No mayor de 1880 mm (74")
No menor de 1841 mm (72,5")

Régimen estático en punto fijo con acelerador al tope:

No mayor de 2250 rpm
No menor de 1950 rpm
No se admiten tolerancias

- - - xXOXx - - -

NOTA:
Contra Referencias en modelos de hélices SENSENICH
A partir del nº de serie 21641 (fabricadas desde el 1/5/68) la letra "M" que encabeza la designación de modelos de hélices metálicas, es eliminada.
Ejemplo: M74CK y M76AK
corresponde: 74CK y 76AK

Escaneado con CamScanner